

(所管事項)

## 1 「三重県リニア基本戦略（仮称）」最終案について

「三重県リニア基本戦略（仮称）」については、昨年12月から本年1月にかけて中間案に対し、パブリックコメントを実施するとともに、有識者や経済団体、市町への意見聴取および庁内での議論等を行い、最終案をとりまとめました。

### 1 最終案に向けた意見照会の結果（意見総数：153件）

対応区分	パブ コメ	県議会	有識者	経済 団体	市町	庁内	計
①最終案に反映するもの	28	3	24	2	5	18	80
②既に反映されているもの	2		2				4
③今後の参考にさせていただくもの	57			2	4	3	66
④反映又は参考にすることが難しい	3						3
計	90	3	26	4	9	21	153

(参考) 中間案作成時：計 335 件（有識者 38 件、経済団体 107 件、市町 169 件、庁内 21 件）

### 2 中間案からの主な変更点

#### 3 リニア開業がもたらす効果

##### (1) リニアがもたらすインパクト

項番	ページ	意見の概要	対応
1	5	日本の中心に位置する三重県が、リニアによって全国各地とより近くなることで、今後大きく飛躍する可能性があることを表現した方が良い。(有識者)	P5に日本全体の高速交通網を示した新たなページ（イメージ図）を追加。
2	6, 19	リニア等の建設にあたっては、災害に対するリスク対応もかなり高いレベルで建設されることから、高速道路とあわせて災害時の復旧・復興にも大きな力となる可能性がある。(有識者)	・P6に災害リスクの■として以下を追記。 「新幹線・高速道路ネットワークとの連携によって日本の交通の要衝となり、大都市圏の中核機能のバックアップ拠点や災害時の復旧・復興にも大きな力となる可能性が期待されます。」 ・P19に4つ目の■として以下を追記。 「リニアがもたらす防災上の効果を最大限に発揮させるため、災害時の支援拠点として防災拠点機能の補完・強化や効率的なエネルギーの運用などによる災害に強いまちづくりを検討していきます。」

## (2) 懸念される課題

項番	ページ	意見の概要	対 応
3	7	懸念される課題を示すだけでなく、課題に対する取組やリニア開業によって期待される効果と併せ、より丁寧に記載した方が良い。(有識者)	課題に対し、県の取組を示しながら全体の文章を再整理。
4	7	三重県駅の開業に向けて県民の皆さんと歩んでいくためには、人を呼び込むだけでなく、県民自身の生活の利便性向上の視点も重視することが必要である。(庁内)	P7の1つ目の■を「～未来デザインを描き、 <u>県民生活の利便性向上に資する取組</u> や、 <u>県をまたぐ広域から人やモノを呼び込む取組を進めていきます。</u> 」に修正。
5	7	リニア新幹線の名古屋～大阪間ルートに関して地震リスクが極めて高い三重県の伊勢湾沿岸部にルートを設定することは、いくつもの活断層帯があるところを横切ることになるのではないかと不安である。(パブコメ)	5つ目の■として以下を追記。 「巨大災害リスクの切迫が懸念されます。そのため、リニアの整備にあたっては、巨大災害リスクに対するリダンダンシーの確保に資するよう、駅をはじめとした施設全体の災害に対する強じん性を高めることなどを事業主体であるJR東海に対し求めるとともに、災害に備えた取組を検討していきます。」

## 4 めざす三重の姿

### (1) 新たな玄関口から始まるこれからの時代に選ばれる三重

項番	ページ	意見の概要	対 応
6	8, 9	リニアが出来た10年、20年後を想定した場合、どういった社会を目指すのかについて、もう少しわかりやすく示した方が良い。(有識者)	・P8に総合計画「強じんな美し国ビジョン みえ」で示す、めざす三重の姿を記述した新たなページを追加。 ・P9の「めざす三重の姿」を再整理。
7	9	三重県は二地域居住やワーケーションへのポテンシャルがかなり高い。(有識者)	P9のめざす姿の3つ目に「癒しの空間「日本のサードプレイス」として、」を追記。

### (2) 選ばれる三重となるために

項番	ページ	意見の概要	対 応
8	10	・名古屋駅へ向かう方が優位性の高い地域においては、リニア名古屋駅との時間距離の一層の短縮を図る必要がある。 ・次世代交通に対応することも重要ではあるが、既存インフラの価値を最大限高め効果的に活用することこそ重要であると考え。(以上、パブコメ)	・P10に「また、東京・名古屋間、東京・大阪間の段階的な開業を見据え、それぞれのステージに対応した取組を進めていきます。」を追記。 ・2つ目の■を「 <u>既存の交通インフラを最大限に活用しつつ、リニア駅からの乗り換えの効率を追求して、出発地から目的地まで円滑に移動できる環境をめざします。</u> 」に修正。

## 5 めざす三重の姿にむけての3つの基本戦略

### 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルのイメージ

項番	ページ	意見の概要	対 応
9	13, 15, 17	リニア時代の新たなライフスタイルのイメージについて、三重県より都会が良いように見えるので、三重との関係性について表現を工夫した方がよい。(有識者)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・P13のイメージ図を一部修正。</li> <li>・イメージ図下欄に補足説明文を追記(戦略2【P15】、戦略3【P17】も同様)。</li> </ul>

### 戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大

項番	ページ	意見の概要	対 応
10	16	取組3で「災害に備えたバックアップ機能の強化、リスクの分散」とあるが、県内企業が県外へ機能移転するイメージなのか、県外企業が県内に機能移転するイメージなのか不明瞭。(市町)	取組3を「 <u>行政・企業・高等教育機関の機能移転やバックアップの拠点となる三重に</u> 」に修正。

## 6 基本戦略を支える基盤づくり

### (1) リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成

項番	ページ	意見の概要	対 応
11	18, 20	めざす姿に「県内外の観光・ビジネス交流が飛躍的に発展」とあるが、県外とのアクセスについて記述するべきではないか。(県議会)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取組2「新たな玄関口とつながる道路ネットワークの整備」の検討テーマに「●県内外との交流・連携を支える道路ネットワーク強化」を追記。</li> <li>・P20に広域圏高速交通ネットワーク図を追加。</li> </ul>
12	18	県内各地への交通ネットワークアクセスについて、かなり有利な利便性をリニア三重県駅に見出さないと、利用者はリニア名古屋駅から私鉄接続による県内への移動を選択し、リニア三重県駅の利用率が上がらないのではないか。(経済団体)	取組3の2つ目の●を「 <u>東京・名古屋間の開業および全線開業のステージ毎に応じた県内外の既設鉄道網の利便性・快適性の向上(乗り換え利便性、高速化、観光列車・直通列車の運行等)</u> 」に修正。

### (2) リニア三重県駅を核としたまちづくり

項番	ページ	意見の概要	対 応
13	19	他県のリニア戦略では、駅周辺のみまちづくりにかかる役割分担について記述されており、混乱のないように同様に記述すべき。(県議会)	2つ目の■を「 <u>～民間資本の誘致や誘導などを含めて機能配置や、整備・運営手法、役割分担等について検討を深めていく必要があります。</u> 」に修正。

・リニア三重県駅を核とした交通ネットワークイメージ

項番	ページ	意見の概要	対 応
14	20, 21	交通ネットワークイメージ図について、この図は高速バスを核としたイメージと見えるため、公共交通や道路を含めたイメージとしたほうが良い。(県議会)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通ネットワークのイメージ図を修正。</li> <li>・P21に次世代交通のイメージ図を追加。</li> </ul>

7 これからの取組

項番	ページ	意見の概要	対 応
15	22	県内の連携体制をどのように構築するのか(産官学足並みをそろえて、戦略を進めていく体制をつくることできるか)。(有識者)	「みえりニア戦略プラン(仮称)」の策定に向けて、新たな検討体制を構築する予定。

3 今後の対応

「三重県リニア基本戦略(仮称)」が示す「めざす三重の姿」の実現に向け、具体的な取組をまとめた行動計画として「みえりニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手します。

## 1 戦略策定の趣旨

**リニア効果の発現を期待ではなく必然へ** リニア開業効果を県全体へ波及・発展させていく取組の方向性を示し、リニアとともに本県が歩む将来のイメージを共有

## 2 特に留意すべき社会情勢

- (1) 人口減少・高齢化の進展
- (2) 暮らし方・働き方の変化
- (3) デジタル技術の進展
- (4) 巨大災害リスクの切迫

## 3 リニアがもたらす効果

### (1) リニアがもたらすインパクト

- 時速500kmのスピードで、東京と約60分、大阪と約20分で結ばれ、国際空港とのアクセスも格段に向上
- 日本の中心に位置する本県にとって、リニアと延伸される高速道路や新幹線、空路の高速交通とが連結強化することで、本県が大きく飛躍する起爆剤

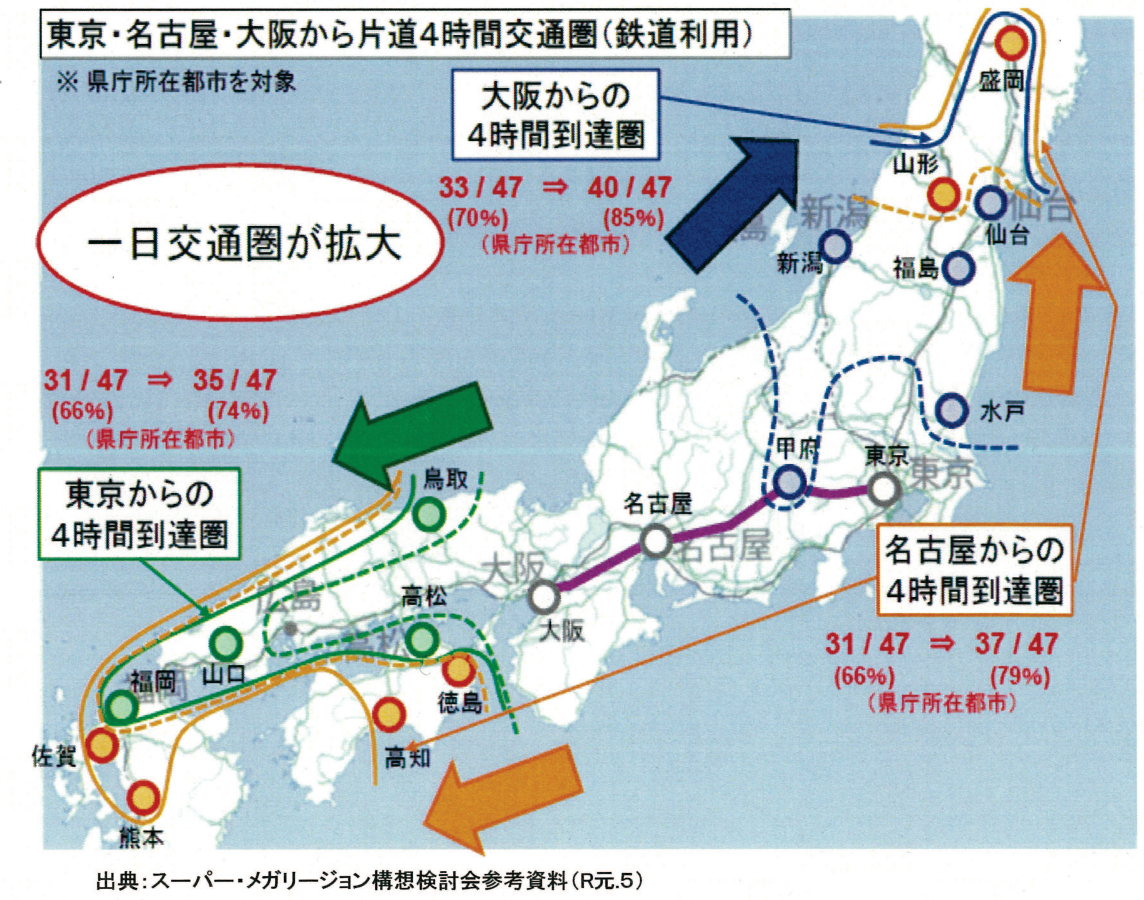
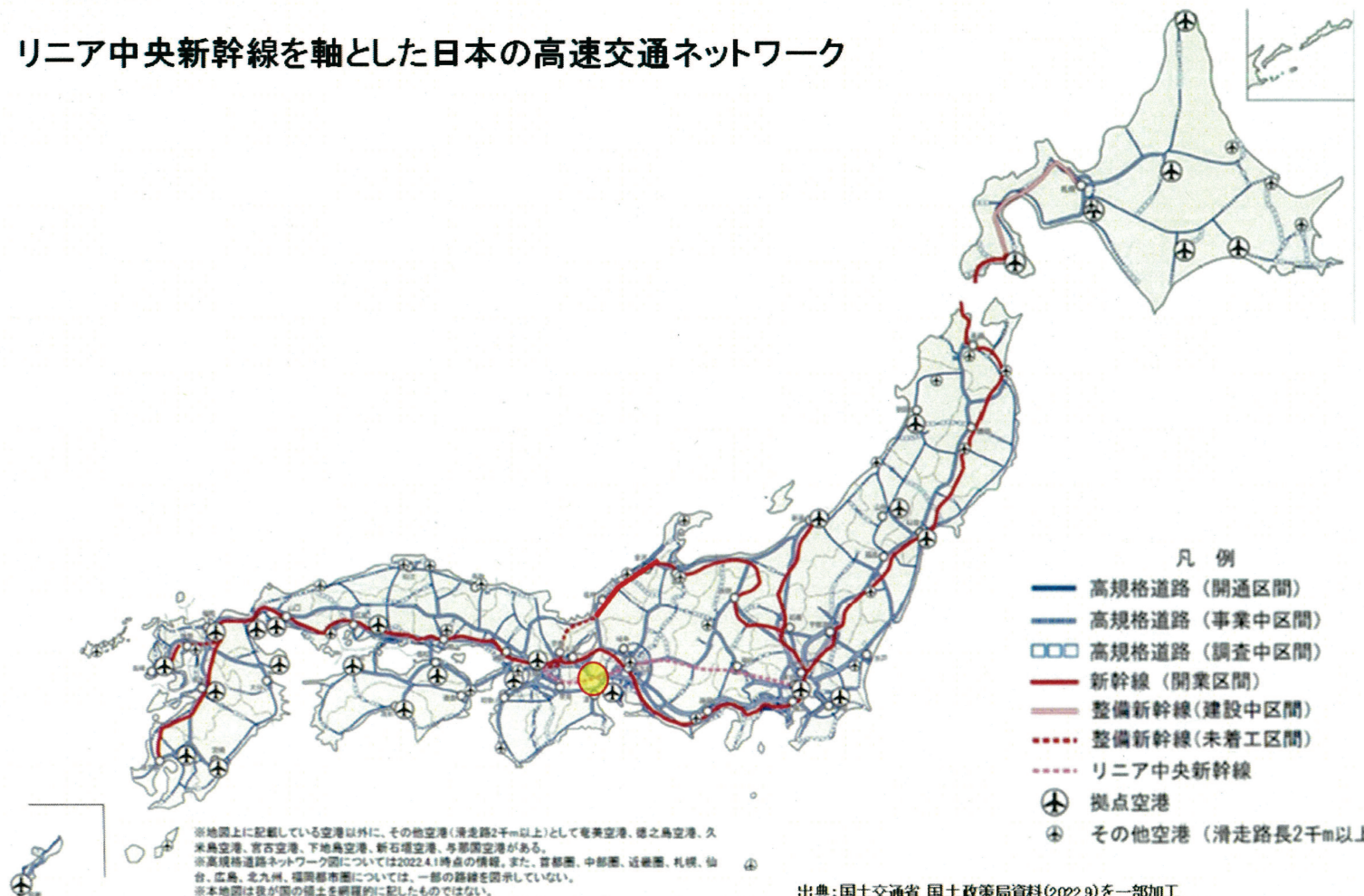
- ・東京(品川駅)まで 約 60分(約109分短縮)
- ・大阪(新大阪駅)まで 約 20分(約118分短縮)
- ・成田国際空港まで 約 132分(約135分短縮)
- ・関西国際空港まで 約 92分(約115分短縮)

<b>暮らし</b>	多様な暮らし方・働き方が選択可能になり、関係人口・交流人口の増加、移住・定住の促進に期待
<b>観光・交流</b>	三重がより身近に便利になり、長期滞在する高付加価値旅行者、外国人旅行者の増加に期待
<b>産業・経済</b>	首都圏・中部圏・近畿圏が一体化し、ビジネス交流や販路の拡大、新たな産業・雇用の創出に期待
<b>災害リスク</b>	日本の交通の要衝となり、バックアップ拠点や災害時の復旧・復興の大きな力となることに期待

### (2) 懸念される課題

- 交流拡大の一方、スロウ現象(大都市圏への人口・資本流出)の懸念  
⇒ **人口減少対策方針をふまえた取組を推進**
- 観光集客の増加の一方、日帰り客の増加、宿泊客の減少の懸念  
⇒ **観光振興基本計画をふまえた取組を推進**
- 駅・本線による沿線地域や景観等への影響の懸念
- 建設発生土の処理など工事に伴う課題の懸念
- **巨大災害リスクの切迫の懸念**  
⇒ 事業主体であるJR東海に対し必要な対策を求めるとともに、連携して対応を検討

### リニア中央新幹線を軸とした日本の高速交通ネットワーク



# 4 めざす三重の姿

## 三重が持つ強みや特徴を生かし、国内外から選ばれる三重の実現をめざして

### (1) 新たな玄関口から始まるこれからの時代に選ばれる三重

リニア駅を中心とした新たなリニア広域生活圏を形成するとともに、リニア開業効果を県全体へ波及・発展させ、次の3つの姿を実現する、これからの時代に選ばれる三重をめざす。

#### 新街道※1で、三重での暮らしをより快適に、三重の魅力をもっと身近に便利に

圧倒的な移動時間の短縮と先進的な技術を組み合わせることにより、三重の豊かさと大都市圏の多様さを手に入れる  
**リニア時代の新たなライフスタイルを創出**

都市部や近隣県との連携が進み、実用化が進む次世代交通に対応したリニア県駅と地域交通拠点とが効率的に結ばれ、  
**県内外の観光・ビジネス交流が飛躍的に発展**

南北に連なる県内各地の豊かな魅力と新たな玄関口が繋がることで、  
**癒しの空間「日本のサードプレイス」※2として、三重にしかない暮らしや、働き、来訪スタイルを実現**

※1 新街道…リニア三重県駅と地域交通拠点を次世代交通等で結ぶ新たな交通網。

※2 日本のサードプレイス

サードプレイスとは、自宅や職場以外の居心地のよい第三の居場所の意で、ここでは日本の中心に位置し、国内外からアクセスしやすく、三重が持つ歴史・文化、癒し・安らぎを体感できる快適な空間を示す。

### (2) 選ばれる三重となるために

5つの戦略的視点をベースに基本戦略を策定

#### 利便性向上

- 駅周辺エリアの計画的な機能配置と地域交通拠点の機能強化
- 既存の交通インフラの最大限活用、リニア駅と地域交通拠点を結ぶ次世代交通ネットワークの形成
- デジタルをはじめとする先端技術サービスの早期実装

#### 魅力発信

- 美し国三重にしかない強みを生かした一体的なブランディング
- 訪れたいくなる駅の独自性や魅力にあふれた駅まちデザイン



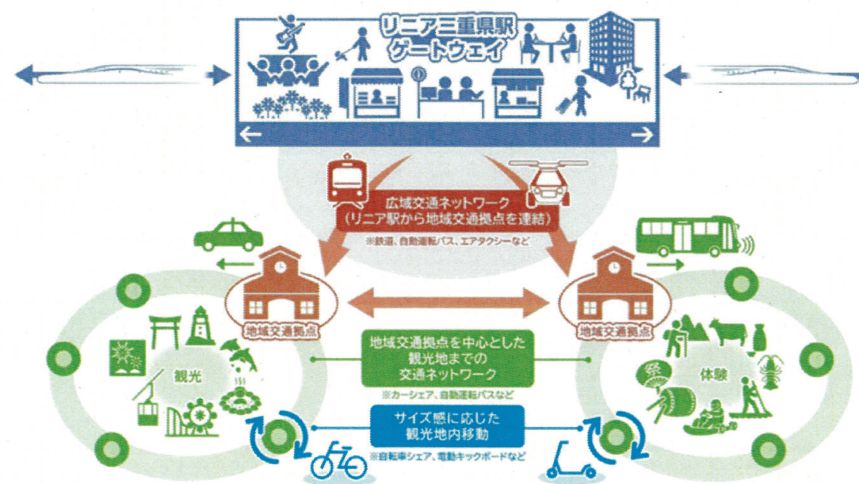
東京・名古屋間、東京・大阪間の段階的な開業を見据え、それぞれのステージに対応した取組を推進

### リニア時代の新たなライフスタイルのイメージ



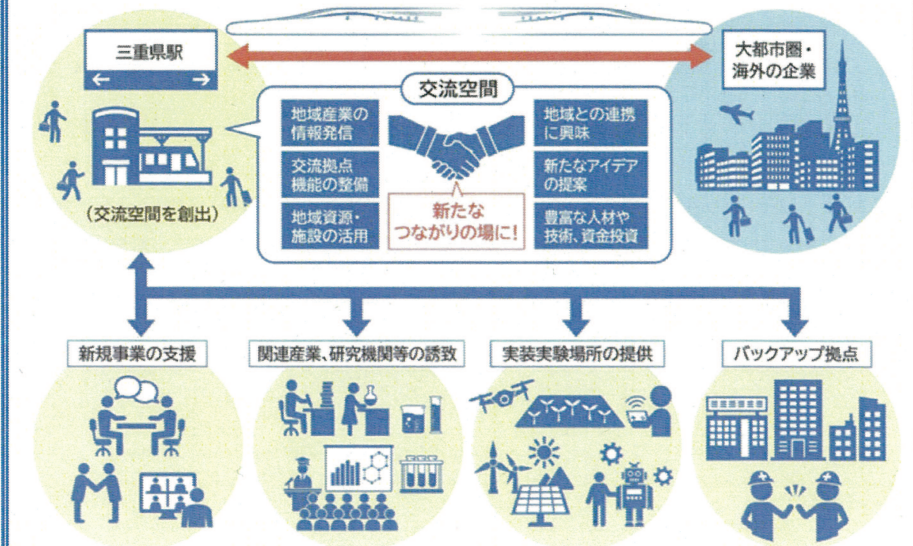
- 県内各地域交通拠点を核とした交通ネットワークの充実や先進技術の活用で日常の生活が便利に。
- テレワークとリニアでの出張・通学の併用により、職業や進学の実現の幅が拡大。
- デジタル技術により大都市圏の機能を県内で利用できることと、リニアを活用してリアルな機能も享受。
- 県内各地の歴史・文化や自然を生かした、さまざまな体験や快適な空間、ワークेशन環境などを提供していくことで、国内外から多くの人が訪れ、リピーターとなり、長期滞在や二地域居住・定住へ。

### 新たな玄関口からはじまる観光交流拡大のイメージ



- リニア駅構内や駅周辺で県内全域の観光案内、地域産品の物販、地域の食やものづくりを体験。
- リニア駅から地域交通拠点を経て目的地までストレスなくスムーズに移動。
- 熊野古道伊勢路や齋宮、忍者、海女など県内各地の歴史・文化や自然を生かした魅力的な滞在型の観光コンテンツが提供され、県内での周遊や滞在型の観光が拡大。

### 新たな玄関口から生まれるビジネス交流拡大のイメージ



- 交流が活発になる環境を創出することで、新たなつながりが生まれ、活発なビジネス交流や販路が拡大。
- リニアと高速道路が連結強化され、ヒトの流れと物流の相乗効果により、IT産業や、関連産業、研究機関等の誘致が進み雇用の場を創出。
- 実装実験場を積極的に提供することで、例えば、スマート化による担い手確保や生産性向上を図り、農林水産業が持続可能な産業に。
- 高速交通ネットワークとの連携によって日本の交通の要衝となり、大都市圏の行政・企業・高等教育機関の中核機能移転やバックアップ拠点が形成。

## 5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略

### 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出

**取組1 都市部の企業や大学への通勤・通学が選択可能な三重に**  
 ・リニア発着に合わせた定時性のある交通ネットワーク構築、快適なリモートワーク可能なサードプレイス環境 等を検討

**取組2 地域と多様な形で関わる人が増える三重に**  
 ・駅周辺に新たな賑わいの場の創出、二地域居住の促進、三重の魅力を生かしたワーケーションの推進 等を検討

**取組3 県外からの移住希望者に選ばれるとともに定住が促進される三重に**  
 ・定住・移住・滞在型居住を促す支援（転職なき移住促進、大都市よりゆとりのある子育て・教育環境の充実）等を検討

### 戦略2 新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大

**取組1 もっと身近に便利に旅を楽しめる三重に**  
 ・駅のゲートウェイ機能（次世代サービスの提供）、地域交通拠点から周辺観光地までの交通アクセス向上、観光地内のサイズ感に応じた移動サービス 等を検討

**取組2 リニア駅から魅力ある滞在型・周遊観光の旅を提供する美し国三重に**  
 ・歴史・文化等の共通の資源を結び付けたゾーンとしてのプロモーションの展開、ガストロノミーツーリズム、エコツーリズム、アドベンチャーツーリズム、サイクルツーリズム等を検討

### 戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大

**取組1 クリエイティブな人材や企業をひきつける交流空間を創出する三重に**  
 ・ビジネス交流拠点、高速通信インフラの整備 等を検討

**取組2 大都市圏の多様さと地域をつなげ新たな産業・雇用を創出する三重に**  
 ・新たな産業の創出・誘致、研究開発機能の誘致、先進技術の社会実装実験 等を検討

**取組3 行政・企業・高等教育機関の機能移転やバックアップ拠点となる三重に**  
 ・行政・大学・企業の機能移転・バックアップ拠点の誘致、新たな防災拠点の形成 等を検討

## 6 基本戦略を支える基盤づくり

(1) リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成 ～玄関口としての機能を高め、リニアがもつ速達性の効果を県内全域に～

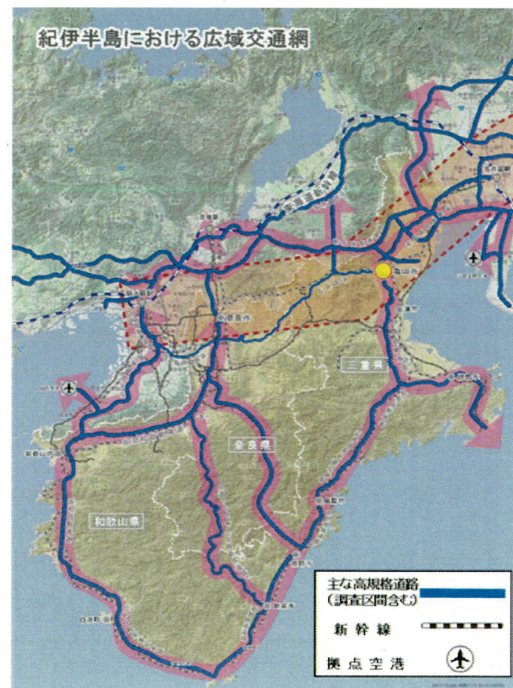
1 駅前交通ターミナル整備	2 道路ネットワークの整備	3 鉄道ネットワークの強化・充実	4 新たな二次交通ネットワークの形成
<ul style="list-style-type: none"> <li>交通拠点整備、駅前広場・周辺整備</li> <li>駐車場整備（車、バス等各種モビリティ待機場）等を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路と直結する道路整備</li> <li>県内外との交流・連携を支える道路網の強化</li> <li>地域交通拠点を結ぶ道路の機能強化</li> <li>次世代を見据えた交通基盤の整備 等を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既設鉄道網とのアクセス強化</li> <li>開業のステージに応じた乗り換え利便性、快適性の向上 等を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域交通拠点の機能強化</li> <li>リニア駅と地域交通拠点を結ぶ速達性のある移動手段 等を検討</li> </ul>

(2) リニア三重県駅を核としたまちづくり ～何度も訪れたい魅力あふれる駅まち空間をデザイン～

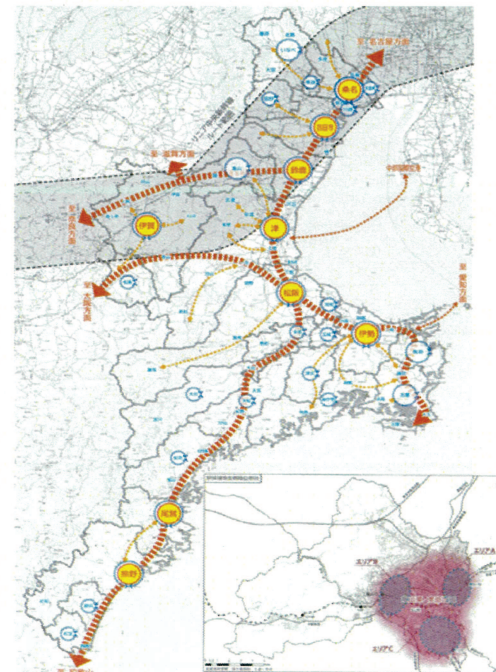
・リニア駅周辺の機能に対する需要をふまえながら、民間資本の誘致や誘導を含めて機能配置や、整備・運営手法、役割分担等について検討  
 ・隣接する地域を含めた広域的なまちづくりを検討  
 ・災害時の支援拠点としての機能・役割を検討

➡ 無秩序な開発を抑制するため、土地利用のコントロールの手法を検討

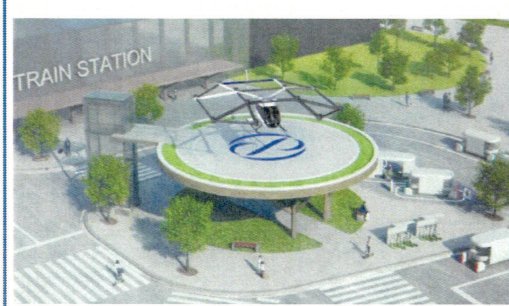
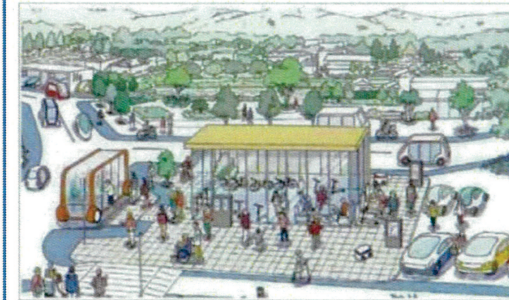
### 広域圏高速交通ネットワーク



### リニア三重県駅を核とした交通ネットワークイメージ

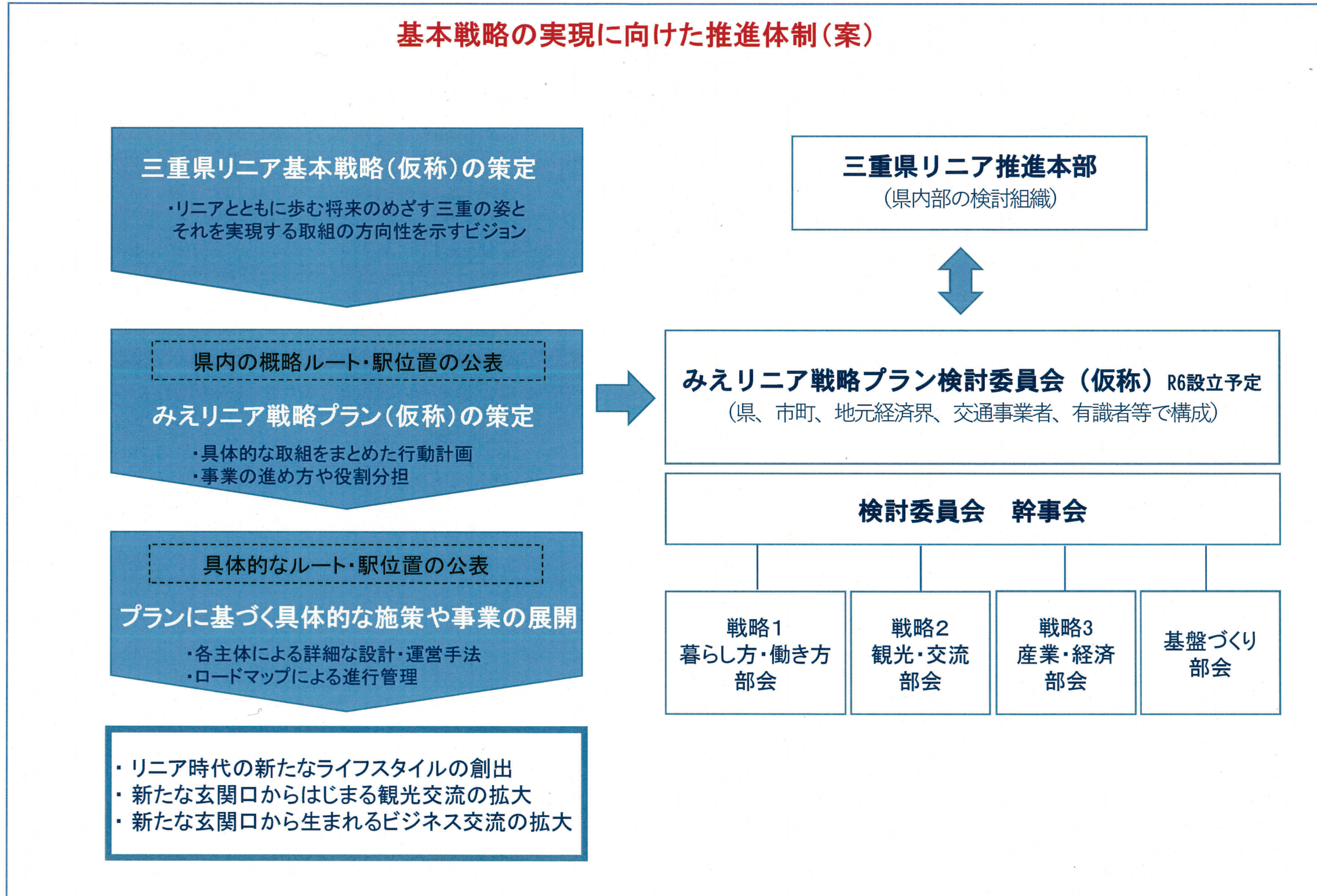


### 駅前交通ターミナルと次世代交通のイメージ



## 7 これからの取組

- リニアとともに歩む将来のめざす姿とそれを実現する取組の方向性を示すビジョンとなる「三重県リニア基本戦略（仮称）」を策定。
- 「三重県リニア基本戦略（仮称）」を活用し、リニアとともに歩む将来のイメージを県民の皆さまと共有できるよう、新たな発信の場を広げ機運醸成の取組を充実。
- 今後、「三重県リニア基本戦略（仮称）」が示す「めざす三重の姿」の実現に向け、行動計画となる「みえリニア戦略プラン（仮称）」の策定に着手し、具体的な施策や事業を展開。





(所管事項)

## 2 「三重県地域公共交通計画（仮称）」最終案について

「三重県地域公共交通計画（仮称）」については、昨年12月から本年1月にかけて中間案に対してパブリックコメントを実施するとともに、有識者や交通事業者、市町への意見聴取を行い、国や市町、交通事業者、有識者で構成する三重県地域公共交通協議会において最終案を取りまとめました。

### 1 最終案に向けた意見照会の結果（意見総数：93件）

対応区分	パブ コメ	有識者	交通 事業者	市町	庁内	計
①最終案に反映するもの	8	1	3	39	11	62
②既に反映されているもの				2		2
③今後の参考にさせていただくもの	14	1		7		22
④反映又は参考にすることが難しい	4			3		7
計	26	2	3	51	11	93

(参考) 中間案作成時：計59件（有識者5件、交通事業者7件、国（中部運輸局）14件、市町8件、庁内25件）

### 2 中間案からの主な変更点

#### 第II章 地域公共交通の現状と課題

項番	ページ	意見の概要	対応
1	27, 28, 32	輸送人員の減少は新型コロナウイルス感染症だけではなく、人口減少や少子高齢化、ライフスタイルの変化など、コロナが無くても減少していたと推測される。(市町)	人口減少の進行等の影響で輸送人員が減少傾向にあったことを該当箇所に追記。
2	32	地域鉄道においては車両を含む施設の保守費用を関係自治体が負担しており、人件費や燃料費の高騰、施設の老朽化による保守費用の増加など、存続に向けて大きな課題がある。(市町)	鉄道施設の老朽化や災害への対応、運転士不足、燃料価格の高騰など、地域鉄道の持続的な運営に係る課題を明記。
3	45	JR関西本線、近鉄大阪線があり、関西圏各都市へのつながりが強い地域。また、構成する2市の拠点駅を伊賀鉄道がつかないでいる。県の考え方は区域マスタープランでもそうだが伊賀市とは隔たりがある。ここはJR草津線を加えるべき。(パブコメ)	JR草津線は本県と関西圏をつなぐ路線であることから追記。

#### 第Ⅳ章 具体的な施策

項番	ページ	意見の概要	対 応
4	61	第Ⅱ章2(9)や第Ⅳ章基本方針①1-3でライドシェアについても触れておく必要がある。(市町)	施策1-3に「一般ドライバー等を活用した新たな輸送制度の研究、導入の検討」を位置付け。
5	66	関西本線活性化利用促進三重県会議の取組を別冊等で明記した方が良いのではないか。(パプコメ)	関西本線に関する利用促進等の取組を施策2-1に位置付け。
6	67	地域間幹線バスの運行継続に向けた支援に、交通事業者と共に利用促進や利便性向上の取組を実施するなどの記載が必要。(市町)	施策2-2において、利用促進や利便性向上の取組を進める旨を追記。
7	68, 85	航路の維持確保や支援、利用促進と活性化を施策に位置付け、航路の乗客数をKPIとしてほしい。 (交通事業者)	施策2-3として新たに「広域航路の維持・確保」を位置付け、KPIを「広域航路の利用者数」と設定。

#### 第Ⅵ章 計画の進捗管理

項番	ページ	意見の概要	対 応
8	86	KPI「乗合バスにおけるノンステップバス車両の割合」について、山間部等ではノンステップバスの導入が困難な地域もあることから再検討が必要。(有識者)	「第5次三重県ユニバーサルデザインのまちづくり推進計画」との整合を図り、KPIを「乗合バスのうちバリアフリー対応バス車両の割合」へと見直し。

### 3 今後の対応

計画の推進にあたっては、市町や交通事業者等と連携して、地域内交通の維持・確保や広域交通ネットワークの構築・活性化などに取り組むとともに、三重県地域公共交通協議会において進行管理を行いながら、着実に施策を進めていきます。

## 第Ⅰ章 はじめに

### ①位置付け

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根拠法とし、同法に基づく法定計画として策定

### ②計画期間

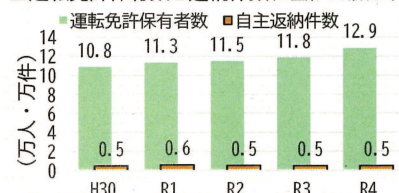
- 令和6年度～令和10年度（5年間）

### ③対象とする交通手段

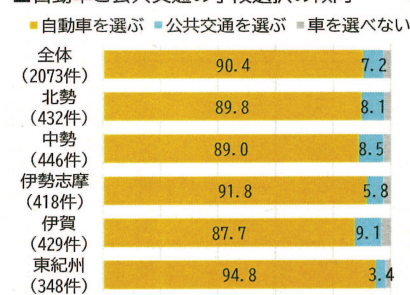
地域旅客運送サービス	
公共交通機関	その他旅客運送
鉄軌道	自家用有償旅客運送
路線バス	福祉輸送
旅客船	スクールバス
コミュニティバス	病院・商業施設等の送迎サービス
デマンド交通	ボランティア輸送
乗用タクシー	自動車運転代行業 …など

## 第Ⅱ章 地域公共交通の現状と課題

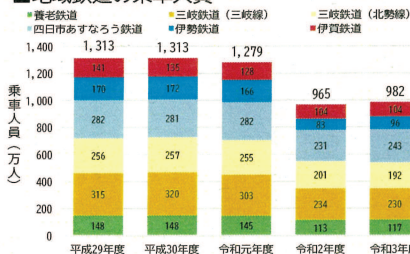
### ■運転免許保有数と返納件数(三重県・75歳以上)



### ■自動車と公共交通の手段選択の傾向



### ■地域鉄道の乗車人員



### ①自家用車の保有状況、交通事故データ

- 一世帯あたりの自家用車保有台数は約1.4台であり、全国平均(約1台)よりも高い。
- 75歳以上の免許返納件数は年間約0.5万件にとどまっている。
- 人身事故件数に占める高齢者人身事故の割合は増加傾向にあり、2割を超えている。

### ②県民アンケートからの日常的な移動の状況

- 自動車と公共交通の手段選択について、「ほぼ確実に自動車を選ぶ」「自動車を選ぶことが多い」が約9割を占める。(県民アンケート)
- 通勤・通学や買い物、通院などの日常生活の移動は、居住地と同じ市町で完結する移動が多くなっている。

### ③地域公共交通、運転士の状況

- コロナにより利用者数が大幅減となり、回復傾向にあるが、以前の水準に戻っていない。
- 運転士不足も深刻化している。

### ④本県の課題と取組の方向性

#### ■課題

##### 地域内交通の課題

- ①日常生活における地域内の移動手段の確保
- ②移動手段の確保に向けた多様な輸送資源の活用

##### 広域交通の課題

- ③地域間や県境を越える広域的な移動手段の確保
- ④観光・交流を促進する広域交通ネットワークの構築
- ⑤国の補助対象外となることが懸念される地域間幹線バスの対応策の検討

##### 共通の課題

- ⑥人口減少・高齢化による影響をふまえた対応
- ⑦自動車に依存する状況から公共交通への転換
- ⑧持続可能な地域交通とするための環境整備

#### ■取組方向

##### 基本方針① 地域内交通

##### 日常生活を支える地域内交通の維持・確保

- ・ 市町の効果的な交通施策の立案に向けた支援
- ・ 地域のニーズのきめ細かな把握、支援の検討
- ・ 交通不便地域等における移動手段の確保、定着
- ・ 離島における生活航路の維持・確保
- ・ 主要施設と駅等をつなぐ二次交通の充実
- ・ 多様な輸送資源の活用推進

##### 基本方針② 広域交通

##### 広域交通ネットワークの構築・活性化

- ・ 広域鉄道の利用促進、地域鉄道の維持・確保
- ・ 地域間幹線バスへの支援、国の補助対象外となることが懸念される路線の対応策の検討
- ・ 広域航路の維持・確保
- ・ 複数の公共交通の円滑な乗り継ぎ推進
- ・ 観光地へのアクセスの向上、リニアの効果を県内に波及できる取組の推進

##### 基本方針③ 環境整備

##### 地域公共交通を支え、発展させる環境整備

- ・ バリアフリー化の促進や、災害対策の連携強化
- ・ 運転士等の確保に向けた取組や、自動運転などの導入促進
- ・ 地域公共交通におけるDX・GXの促進

めざす姿

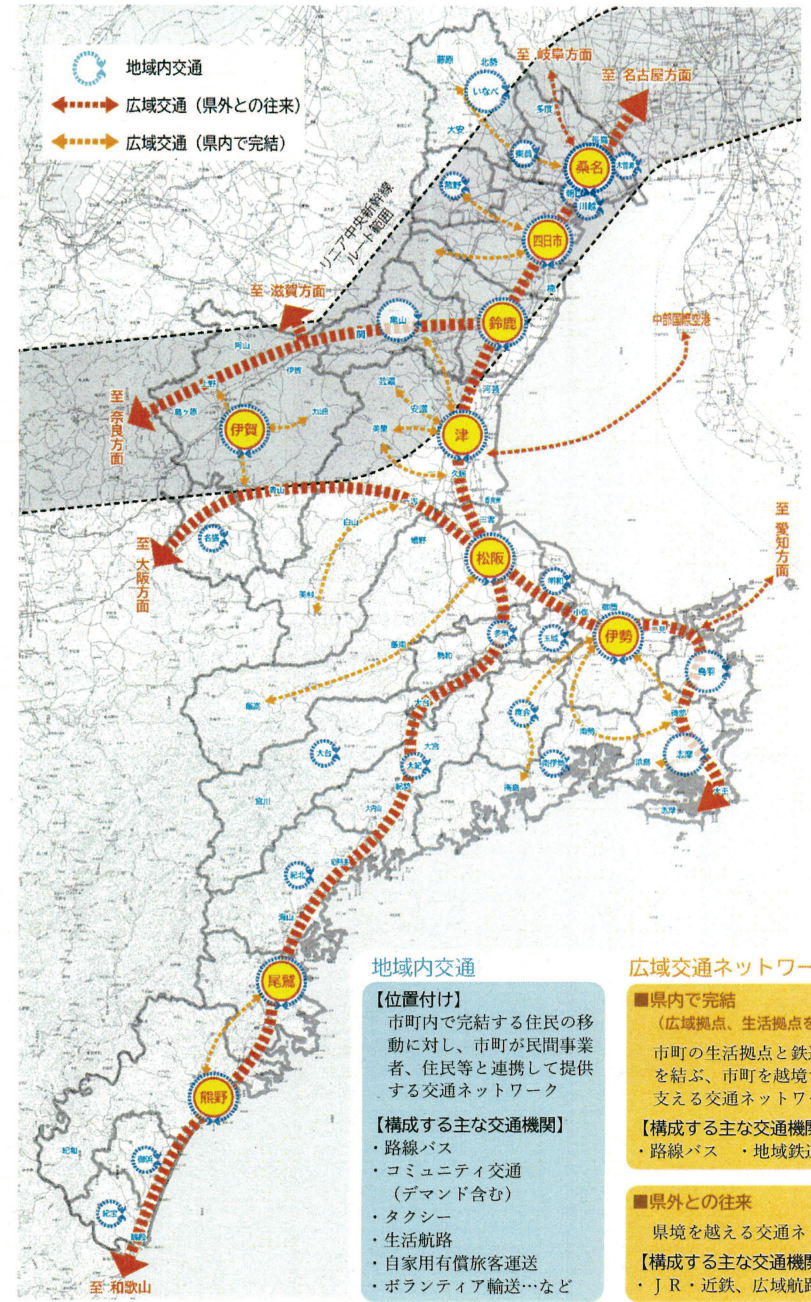
県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現

めざす姿

県民の多様なニーズに対応した、持続可能な地域交通の実現

- 県民の暮らしで必要となる移動は、市町の中で完結することが多く、高齢化が進む中で自宅から目的場所への移動に必要な地域内交通を充実していくことが重要です。
- 人口減少が進行する中、若者が「住み続けたい」と思える三重県をめざすには、まちの賑わい創出が必要であり、その一つとして公共交通の充実など生活の利便性向上を図ることが重要です。
- 県内ではJRや近鉄、地域間幹線バスなどが市町間を結び、愛知県や奈良県、和歌山県などの隣県とも接続しており、観光・交流や産業などさまざまな面で県境を越えた往来が多いことから、市町間の移動や県境を越えた移動を支える広域交通ネットワークの確保・充実も重要です。
- 人口減少が進む中、限られた担い手や予算の中で地域交通を持続可能なものとするためには、大量輸送と個別・少量輸送の交通手段の最適な組み合わせを検討していくことが重要です。

■実現したい未来のすがた



## 第IV章 具体的な施策

### 基本方針① 地域内交通 日常生活を支える地域内交通の維持・確保

施策	取組方向と主な取組
1 地域内交通の課題解決に向けた支援	○市町における的確な施策立案に向けた支援 ① さまざまな関係者による協議の場や、行政担当者のスキルアップの場づくり ② 移動サービスの類型化や導入に向けた留意事項の整理、共有
	○地域のニーズを捉えた、効果的な移動手段の導入・定着 ③ 地域の実情やニーズのきめ細かな把握をとおした、市町への効果的な支援の検討 ④ 移動手段の確保・定着に向けて市町が実施する調査や実証事業等への支援
2 交通不便地域における移動手段の確保	○離島における生活航路の維持・確保 ⑤ 生活航路の維持・確保
	○主要施設と駅等をつなぐ二次交通の充実 ⑥ ラストワンマイル・モビリティに係る国の制度改正を踏まえた対応の検討 ⑦ 主要施設と拠点駅等をつなぐ二次交通確保に向けた新たな取組の促進
3 地域を支える二次交通の充実と多様な輸送資源の活用	○多様な輸送資源の活用推進 ⑧ 自家用有償旅客運送やボランティア輸送の取組事例の情報提供 ⑨ 多様な輸送資源を活用した取組への支援 ⑩ 一般ドライバー等を活用した新たな輸送制度の研究、導入の検討 ⑪ スクールバス・病院バスなどの輸送資源を活用した取組の研究

### 基本方針② 広域交通 広域交通ネットワークの構築・活性化

施策	取組方向と主な取組
1 鉄道の維持・確保	○広域鉄道の利用促進と活性化 ① 地域との協働によるJR・近鉄の利用促進 ② JR関西本線の持続可能性・利便性の向上に向けた取組の推進 ③ リニア中央新幹線の全線開業に向けた取組、県内広域交通網や具体的施策の検討
	○地域鉄道の維持・確保に向けた取組の支援 ④ 地域鉄道の設備整備に対する支援や協議会等への参画 ⑤ 伊勢鉄道の維持・確保に向けて、県・沿線等市町が連携した取組の推進
2 地域間幹線バスの維持・確保	○地域間幹線バスへの継続的な支援 ⑥ 地域間幹線バスの運行継続に向けた支援 ⑦ 国の補助対象外となることが懸念される路線の対応策の検討
	○広域航路の維持・確保、活性化に向けた取組の推進 ⑧ 広域航路の維持・確保、活性化に向けた利用促進に係る取組の推進 ⑨ 港から目的地への移動手段の導入や公共交通への接続強化に係る取組の検討
4 交通結節点での円滑な乗り継ぎの推進	○バス停や駅での乗り継ぎの利便性向上 ⑩ 交通事業者や市町が取り組む乗継環境の整備の促進
5 観光施策との連携	○観光事業と連動した取組への支援 ⑪ 交通事業者と連携した観光事業の実施 ⑫ 二次交通の確保など、観光地へのアクセスの向上 ⑬ 鉄道事業者等と連携した観光MaaS事業等の検討

**基本方針③ 環境整備**  
**地域公共交通を支え、発展させる環境整備**

施策	取組方向と主な取組
1 誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備	○公共交通のバリアフリー化の促進
	① 交通事業者が取り組むバリアフリー対策の促進
	○災害対策や復旧等に向けた連携の強化
	② 大地震に備えた鉄道施設の整備に向けた支援
	③ 交通事業者との情報共有体制の強化
	○モビリティ・マネジメントの推進
	④ 県民へのモビリティ・マネジメントに関する情報発信
	○国による制度の活用促進
	⑤ 国における制度改正の情報収集や、国・市町との連絡調整、国の支援制度の活用
	○路線バスやタクシー等の担い手確保に向けた取組の促進
2 公共交通の担い手の確保	⑥ 運転士等確保の取組の促進
	⑦ 自動運転の導入に向けた取組の促進
3 新技術の活用による課題の解決、付加価値の向上	○新たな時代に対応した地域公共交通のDX・GXの促進
	⑧ 自動運転・AIデマンド・Ma a Sなど交通DXの促進
	⑨ 脱炭素化に向けた次世代バス車両・タクシー車両への転換促進

**第VI章 計画の進行管理**

**基本方針1 日常生活を支える地域内交通の維持・確保**

指標	現状値	目標値 (R10年度)
地域公共交通計画を策定した市町数 (累計)	9市町 (R4年度までの累計)	26市町
移動サービスの導入に向けて、県が支援を行った市町の数 (累計)	11市町 (R5年度までの累計)	29市町
多様な輸送資源を活用した取組に対して、県が支援を行った件数 (累計)	2件 (R5年度までの累計)	7件

**基本方針2 広域交通ネットワークの構築・活性化**

指標	現状値	目標値 (R10年度)
J R・近鉄の乗客数	6,292万人 (R3年度)	(R5年度の利用者数) × Δ3.0% (R5からの人口減少率Δ3.75%よりも利用者数の増をめぐして設定)
地域鉄道の乗客数	982万人 (R3年度)	(R5年度の利用者数) × Δ3.0% (R5からの人口減少率Δ3.75%よりも利用者数の増をめぐして設定)
地域間幹線バスの実車走行キロあたり利用者数	0.52人/km (R5年度)	0.50人/km (R5年度の利用者数) × Δ3.0% (R5からの人口減少率Δ3.75%よりも利用者数の増をめぐして設定)
広域航路の利用者数	35.9万人 (R4年度)	57.8万人 (R1年度の利用者数) × Δ6.0% (R1からの人口減少率Δ6.75%よりも利用者数の増をめぐして設定)
G T F Sデータをオープンデータ化した市町の数 (累計)	17市町 (R4年度までの累計)	25市町
県内観光地への公共交通利用の割合	9.9% (R4年度)	12.0%以上 (R1コロナ前)

**基本方針3 地域公共交通を支え、発展させる環境整備**

指標	現状値	目標値 (R10年度)
乗合バスのうちバリアフリー対応バス車両の割合	88.8% (R4年度)	100%
バス・タクシー等運転士数	1,985人 (R3年度)	(R5の運転士数)
自動運転レベル4を見据えて公道における実証運行に取り組む市町の数 (累計)	3市町 (R5年度までの累計)	6市町

(所管事項)

### 3 「三重県自転車活用推進計画 改定版」最終案について

「三重県自転車活用推進計画 改定版」については、昨年12月から本年1月にかけて中間案に対しパブリックコメントを実施するとともに、有識者や関係団体、市町への意見聴取を行い、最終案を取りまとめました。

#### 1 最終案に向けた意見照会の結果（意見総数：13件）

対応区分	パブ コメ	県議会	有識者	経済 団体	市町	庁内	計
①最終案に反映するもの		1	4	3		3	11
②既に反映されているもの		1					1
③今後の参考にさせていただきたくもの					1		1
④反映又は参考にすることが難しい							0
計	0	2	4	3	1	3	13

(参考) 中間案作成時：計15件（有識者2件、関係団体13件）

#### 2 中間案からの主な変更点

##### 4. 計画の施策と具体的な取組

##### 目標1 自転車を活用した地域の魅力づくり

項番	ページ	意見の概要	対応
1	12	・観光施設や「道の駅」などに自転車の修理道具を置いたり、駐輪するためのラックを整備するなど、環境整備も重要である。(県議会) ・太平洋岸自転車道の一部にサイクルステーションを設け、自転車の修理を行っているところがあるので、「道の駅」などを活用した整備の推進を図るべき。(関係団体)	施策1①において、サイクルステーションとなっている「道の駅」における市町と連携した受入環境の向上の取組を追記。
2	12	周遊ルートの設定について記載してはどうか。(有識者)	施策1②において、市町による周遊ルートの設定などに関する取組の支援について追記。

3	13	施策1「太平洋岸自転車道の魅力的なサイクリング環境の創出」に、観光施策における自転車の活用や利用促進に関する取組の記載が必要。(庁内)	施策1⑤において、観光施策における自転車の活用や利用促進に関する取組を追記。
---	----	---	--

## 目標2 サイクルスポーツの普及と自転車を活用した健康づくり

項番	ページ	意見の概要	対応
4	16	脱炭素の観点でマイカー通勤から公共交通機関、自転車、徒歩などの通勤への転換の促進を行っているため、地球温暖化対策の取組との整合を図られたい。(庁内)	施策3③において、「脱炭素の観点からも」を追記するとともに、「自転車通勤などへの転換」を「自転車を利用した通勤などへの転換」に修正。
5	16	施策3③「自転車通勤などへの転換」について、通勤区間のすべてを自転車利用となると対象者が限られるため、「自転車を利用した通勤などへの転換」に修正してはどうか。(有識者)	

## 目標3 自転車を安全に安心して利用できる環境整備

項番	ページ	意見の概要	対応
6	21	施策2「自転車利用者に対する安全利用の啓発活動」に子どもたちに対する取組の記載が必要。(庁内)	施策2⑦において、子どもたちのヘルメット着用の推奨や交通安全教育に関する取組を追記。
7	23	KPIの中の「自転車通行空間整備率」について、具体的にどうするのかがわかりづらい。現状値が「一」となっているが、現時点で何もしていないのか。(関係団体)	自動車交通が特に多いなど優先度が高い区間を5か年の整備区間として令和6年度に抽出し、取組を開始することから、現状値を「一」としている。わかりやすい記述とするため、KPI指標に注釈を追記。

### 3 今後の対応

本計画の目的である「県民も来訪者も自転車を安全で快適に利用できる環境づくり」に向けて、市町や関係団体等と連携して地域の魅力づくりや環境整備などに取り組むとともに、三重県自転車活用推進協議会において進行管理を行いながら、着実に施策を進めていきます。



1. 計画改定の背景	2. 計画期間	3. 計画の目的				
<ul style="list-style-type: none"> <li>「自転車活用推進法」が平成29年5月に施行され、都道府県の計画策定が努力義務化</li> <li>令和2年3月に「三重県自転車活用推進計画」(計画期間：令和2年度～令和5年度)を策定</li> <li>自転車乗車時におけるヘルメット着用の努力義務化などの環境変化をふまえ、本計画を改定</li> </ul>	令和6年度 ～令和10年度	県民も来訪者も自転車を安全で快適に利用できる環境づくり				
4. 3つの目標ごとの施策と具体的な取組						
<p><b>目標1 自転車を活用した地域の魅力づくり</b></p> <p>現状と課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>銚子市から和歌山市までを結ぶ太平洋岸自転車道が令和3年5月にナショナルサイクルルートに指定</li> <li>自転車利用者の受け入れ環境整備や積極的な情報発信等が必要</li> </ul>	<p><b>施策1 太平洋岸自転車道等の魅力的なサイクリング環境の創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サイクルステーションとなっている「道の駅」などにおいて、地域と連携した太平洋岸自転車道等におけるサイクリスト受入環境の整備</li> <li>市町による周遊ルートの設定などに関する取組の支援</li> <li>観光施策における自転車の活用や利用促進に関する取組の推進</li> </ul> <p><b>施策2 自転車を活用した地域における移動手段の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>移動手段の確保に向けたシェアサイクルの導入など市町の取組促進</li> </ul> <p><b>施策3 公共交通機関との連携による自転車活用の促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サイクルトレインやサイクルバスの運行拡大など、各交通事業者の検討促進</li> </ul>			<p>KPI (重要業績評価指標)</p> <p>市町においてレンタサイクルまたはシェアサイクルを運営している団体等の数</p> <p>サイクルトレインの利用者数</p>	<p>現状値 (R4年度)</p> <p>28団体</p> <p>3,810名</p>	<p>目標値 (R10年度)</p> <p>34団体</p> <p>3,996名</p>
<p><b>目標2 サイクルスポーツの普及と自転車を活用した健康づくり</b></p> <p>現状と課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>成人の週1回以上の運動・スポーツの実施率はここ数年横ばい傾向</li> <li>新型コロナウイルス感染症の影響により中止となった自転車レースなどのイベントが再開</li> <li>習慣的に運動・スポーツに取り組む意識の向上と運動・スポーツ等における自転車の活用の検討が必要</li> <li>さまざまな機会を捉えて周知を行うことで、県民のみなさんの自転車への関心を高めることが必要</li> </ul>	<p><b>施策1 自転車を含む運動・スポーツの普及促進・啓発活動</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>スポーツ推進イベント等で、サイクルスポーツを含むスポーツの普及促進</li> </ul> <p><b>施策2 将来の県の競技スポーツを担うアスリートの発掘・育成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>トップアスリートの発掘・育成による競技人口の拡大・競技力の向上</li> </ul> <p><b>施策3 自転車を活用した健康づくりの周知啓発</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>健康づくりの取組に関する啓発</li> <li>商工団体等と連携した、自転車を利用した通勤などへの転換を図る取組の推進</li> </ul> <p><b>施策4 関係機関と連携した自転車活用に関する情報発信</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車関連のイベントやサイクリングルート等の効果的な情報発信</li> </ul>			<p>KPI (重要業績評価指標)</p> <p>サイクルスポーツの普及促進に取り組む回数</p> <p>継続的な自転車関連イベント数</p>	<p>現状値 (R4年度)</p> <p>1回</p> <p>14件</p>	<p>目標値 (R10年度)</p> <p>1回/年 (累計5回)</p> <p>20件</p>
<p><b>目標3 自転車を安全に安心して利用できる環境整備</b></p> <p>現状と課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路交通法の一部改正により、自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務化</li> <li>令和3年10月施行の三重県交通安全条例で、自転車損害賠償責任保険への加入義務化</li> <li>ヘルメット着用率や自転車損害賠償責任保険等の加入率向上のため、一層の周知・啓発が必要</li> <li>自転車関連人身事故の減少に向けて、自転車利用者に対する交通ルールの周知が必要</li> </ul>	<p><b>施策1 自転車の安全利用に向けた通行空間の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市町に対して、自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定の促進</li> <li>安全な通行空間の環境づくり</li> </ul> <p><b>施策2 自転車利用者に対する安全利用の啓発活動</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車利用者や車のドライバーに対する交通ルール等の周知啓発</li> <li>ヘルメットの着用を含めた自転車の安全利用に関する広報啓発</li> <li>子どもたちのヘルメット着用の推奨や交通安全教育に関する取組</li> </ul> <p><b>施策3 自転車を含む交通安全教育を実践する指導者等の育成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教育を推進する教員等を対象とした効果的な指導方法の講習会の開催</li> <li>交通安全教育の実践方法等の周知による交通安全教育を実施する指導者等の育成</li> </ul> <p><b>施策4 災害時における自転車の活用推進に向けた検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害避難時の自転車の活用に係る課題や有用性の検討及び地域の実情に応じた対策</li> </ul>			<p>KPI (重要業績評価指標)</p> <p>自転車通行空間整備率</p> <p>自転車関連人身事故件数</p>	<p>現状値 (R4年度)</p> <p>—</p> <p>404件 (R5年)</p>	<p>目標値 (R10年度)</p> <p>100%</p> <p>322件 (R10年)</p>

